

**Исследование вопросов развития транспортно-логистической
инфраструктуры Чеченской Республики (конец XIX в. - по наст. время):
результаты первого этапа**

Рахимова Бэлла Хасановна

Кандидат наук

Комплексный научно-исследовательский институт им. Х.И. Ибрагимова РАН, Грозный,
Россия

E-mail: ya210412@yandex.ru

Транспортно-логистическая инфраструктура представляет собой приоритетный инструмент повышения экономического роста, развития региональной экономики, обеспечения конкурентоспособности национальной экономики и улучшения благополучия граждан.

Определение «транспортно-логистическая инфраструктура» включает в себя все виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской – ориентированные на эффективное обеспечение транспортно-логистических услуг: доставка товаров конечному потребителю в указанное время, с минимальными издержками, определенного качества и количества.

Сегодня Чеченская Республика — это регион с развитой экономикой, на территории которого действует множество предприятий из разных отраслей народного хозяйства: торговля, сельское хозяйство, промышленность, транспорт и др. Доля транспорта в структуре валовой добавленной стоимости в 2022 г. составила 3,4% [1]. Чеченская Республика – регион с удобным географическим положением и прекрасными природно-климатическими условиями, что делает его привлекательным регионом для инвестиций в отрасли народного хозяйства, в том числе в транспортно-логистическую инфраструктуру. Этот фактор сыграл непосредственную роль в привлечении иностранных инвестиций в регион в конце XIX в., что благоприятным образом сказалось на социально-экономическом развитии региона.

Развитие нефтяной промышленности положило начало развитию транспортно-логистической инфраструктуры региона, способствовало появлению таких финансово-кредитных учреждений, как Азово-Донской коммерческий банк, отелей («Франция»), образовательных учреждений, развитию типографии и увеличению численности населения региона, строительство транспортных магистралей и железных дорог. Транспортно-логистическая инфраструктура сыграла немаловажную роль в формировании культурных и торгово-экономических связей с соседними регионами. Наряду с этим, отметим, что формирование транспортно-логистической инфраструктуры региона происходило в тяжелых условиях, связанных с политической обстановкой в стране. Именно сложная политическая обстановка в стране становилось причиной задержки грузоперевозок или даже срывов, были подвергнуты разрушению объекты транспортно-логистической инфраструктуры. После окончания Гражданской войны 1917-1922 г. стали предприниматься шаги в восстановлении железнодорожных линий, так как именно железнодорожный транспорт являлся приоритетным видом транспорта на тот исторический период.

В процессе исследования были использованы статистические данные сборников Чечено-Ингушской АССР, литературные источники, публикации в средствах массовой информации, воспоминания участников тех лет, данные научно-практических сборников, электронных ресурсов. Результаты исследования публикуются под названием «Исследование вопросов развития транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики (конец XIX в. – по наст. время)» в нескольких частях.

Исследование разбито по годам: 1893-1944, 1944-1957, 1957-1991, 1991-2022, 2002 г. – по настоящее время. На данный момент опубликованы три части [1,2,3], охватывающие период с 1893 г. по 1944 гг. Автор взял за отправную точку именно 1893 г., так как этот год можно считать началом развития транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики, когда в Грозный прибыл первый поезд из Беслана.

Цель работы – разработка теоретических и методических основ формирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры региона с 1893 по настоящее время. На первоначальном этапе рассмотрен процесс формирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры региона с 1893 г. по 1944 г.

Задачи исследования:

- рассмотреть процесс формирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры региона;
- охарактеризовать проблемы функционирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры региона;
- проанализировать влияние транспортно-логистической инфраструктуры региона на социально-экономическое положение в регионе;
- разработать кластерную модель мультимодального транспортно-логистического центра Чеченской Республики.

На сегодняшний день вопрос формирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры региона требует детального рассмотрения и недостаточно хорошо изучен. Учитывая важность развития транспортно-логистической инфраструктуры региона, в работе было уделено внимание трудам ученых, специалистов и воспоминаниям участников становления транспортно-логистической инфраструктуры региона. Среди них можно выделить труды Л.Н.Колосова, Тасуевой Т.С., Тумхаджиева А.Б., Востриковой Е.О., Акоповой Е.С., Бакашова А.В., Забелина А.В., Шабаньянц Н.В., Ярошевского Г.В.

В современном мире транспортно-логистическая инфраструктура имеет большое значение в обеспечении национальной и экономической безопасности и служит основным инструментом в обеспечении конкурентоспособности страны, в целом, и региона, в частности. Стоит отметить, что на сегодняшний день научные труды по данной теме немногочисленны и этот вопрос недостаточно хорошо изучен, поэтому автор планирует продолжить исследования по данной теме для достижения поставленной цели.

Источники и литература

- 1) 1. Рахимова Б.Х. Исследование вопросов развития транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики (конец XIX в. - по наст. время). Часть 1. // Вестник КНИИ РАН. Серия: Социальные и гуманитарные науки. 2024. № 2 (9). С. 17-29. 2. Рахимова Б.Х. Исследование вопросов развития транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики (конец XIX в. - по наст. время). Часть 2. // В сборнике: Сборник научных трудов, посвященный 90-летию Х.И. Ибрагимова. По итогам IV Международного научного конгресса «Современная наука, человек и цивилизация». Махачкала, 2024. С. 357-367. 3. Рахимова Б.Х. Исследование вопросов развития транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики (конец XIX в. - по настоящее время). Часть 3. // Прогрессивная экономика. 2024. № 12. С. 143-155.